



भारत का राजपत्र The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

[सं 7] नई दिल्ली, शनिवार, फरवरी 16, 1980 (माघ 27, 1901)
No. 7] NEW DELHI, SATURDAY, FEBRUARY 16, 1980 (MAGHA 27, 1901)

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके ।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation.

विषय-सूची

पृष्ठ

भाग I—खण्ड 1—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	181	किए गए साधारण नियम (जिसमें साधारण प्रकार के आदेश, उप-नियम आदि सम्मिलित हैं)	389
भाग I—खण्ड 2—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई सरकारी अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	179	भाग II—खण्ड 3—उपखण्ड (ii)—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारियों द्वारा विधि के अन्तर्गत बनाए और जारी किए गए आदेश और अधिसूचनाएं	375
भाग I—खण्ड 3—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों, आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	—	भाग II—खण्ड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा अधि- सूचित विधिक नियम और आदेश	91
भाग I—खण्ड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई, अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	237	भाग III—खण्ड 1—महामहोपाध्याय, संघ लोक सेवा आयोग रेल प्रशासन, उच्च मंत्रालयों और भारत सरकार के अधीन तथा संलग्न कार्यालयों द्वारा जारी की गई अधिसूचनाएं	1757
भाग II—खण्ड 1—अधिनियम, अध्यादेश और विनियम	—	भाग III—खण्ड 2—एकसूच कार्यालय, कलकत्ता द्वारा जारी की गई अधिसूचनाएं और नोटिस	85
भाग II—खण्ड 2—विधेयक और विधेयक संबंधी प्रवर समितियों की रिपोर्टें	—	भाग III—खण्ड 3—मुख्य आयुक्तों द्वारा या उनके प्राधिकार से जारी की गई अधिसूचनाएं	13
भाग II—खण्ड 3—उपखण्ड (i)—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारियों द्वारा जारी किए गए विधि के अन्तर्गत बनाए और जारी	—	भाग III—खण्ड 4—विधिक निकायों द्वारा जारी की गई विधिक अधिसूचनाएं जिनमें अधि- सूचनाएं आदेश, विज्ञापन और नोटिस शामिल हैं	967
		भाग IV—नगर सरकारी व्यक्तियों और नगर- सरकारी संस्थाओं के विज्ञापन तथा नोटिस	23

CONTENTS

PART I—SECTION 1.—Notification relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court	PAGE	PAGE	(other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) ..	PAGE
	181			389
PART I—SECTION 2.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Government Officers issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court	PAGE		PART II—SECTION 3.—SUB.SEC. (ii).—Statutory Orders and Notifications issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) ..	PAGE
	179			375
PART I—SECTION 3.—Notifications relating to non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministry of Defence	PAGE		PART II—SECTION 4.—Statutory Rules and Orders notified by the Ministry of Defence ..	PAGE
	—			91
PART I—SECTION 4.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Officers issued by the Ministry of Defence	PAGE		PART III—SECTION 1.—Notification issued by the Auditor General, Union Public Service Commission, Railway Administration, High Courts and the Attached and Subordinate Offices of the Government of India	PAGE
	237			1757
PART II—SECTION 1.—Act, Ordinances and Regulations.	PAGE		PART III—SECTION 2.—Notifications and Notices issued by the Patent Office, Calcutta ..	PAGE
	—			85
PART II—SECTION 2.—Bills and Reports of Select Committee on Bills	PAGE		PART III—SECTION 3.—Notifications issued by or under the authority of Chief Commissioners	PAGE
	—			13
PART II—SECTION 3.—SUB. SEC. (i).—General Statutory Rules (including orders, bye-laws etc. of general character) issued by the Ministries of the Government of India			PART III—SECTION 4.—Miscellaneous Notifications including Notifications, Orders, Advertisements and Notices issued by Statutory Bodies	PAGE
				967
			PART IV—Advertisements and Notices by Private Individuals and Private Bodies ..	PAGE
				23

भाग I—खण्ड 1

PART I—SECTION 1

(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं

[Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court]

राष्ट्रपति सचिवालय

नई दिल्ली, दिनांक 26 जनवरी 1979

सं० 26-ब्रेज/80—राष्ट्रपति, निम्नलिखित व्यक्तियों को उनकी प्रमाधरण कर्तव्यपरायणता अथवा साहस के कार्यों के लिए “नौसेना मेडल/नौसेना मेडल” सहर्ष प्रदान करते हैं :—

1. कमांडर कैप्टीन पस्तौजी (00398 बी)

भारतीय नौसेना

अगस्त, 1978 में एक व्यापारी जहाज नन्द मयूर बंगुरला जहाजों में फंस गया था। भारतीय नौसेना पोत बेतवा को इस जहाज को बाहर निकाल लाने में सहायता करने का आदेश दिया गया। कमांडर कैप्टीन पस्तौजी उस समय भारतीय नौसेना पोत बेतवा की कमान कर रहे थे। इस नौसेना पोत की तभी मरम्मत आदि हुई थी और मरम्मत के बाद यह पहली बार पोत में उतर रहा था। पोत के कामिकों को भी मरम्मत के बाद उसके संभाषन का कोई अवसर नहीं मिला था। इन सब बातों के बावजूद यह पोत बचाव कार्य के लिए पुरन्त खाना हो गया। समुद्र में तूफान उठ रहा था। मौसम भी काफी खराब था फिर भी यह पोत नन्द मयूर के पास पहुंच गया। वहाँ कमांडर पस्तौजी ने देखा कि नन्द मयूर ऐसे हलाके में फंसा हुआ है कि जहाँ उनके पोत को ले जाना भी खतरे से खाली नहीं है। कमांडर पस्तौजी ने हिम्मत से काम लिया और बड़ी होशियारी के साथ अपने पोत को आगे ले गए और उस व्यापारी जहाज को अपने पोत के साथ बांध कर उसे जहाजों से बाहर निकालने की तैयारी करने लगे। इस बीच समुद्र में तूफान उठा और मौसम भी काफी खराब हो गया था। लेकिन कमांडर पस्तौजी उस जहाज को सुरक्षित गोवा बन्दरगाह पर लाने में सफल हुए।

इस कार्रवाई में कमांडर कैप्टीन पस्तौजी ने व्यावसायिक कुशलता, दृढ़ निश्चय एवं उच्च कोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. मे० कमांडर जसमेल सिंह गिल (00403 आर)

भारतीय नौसेना

मे० कमांडर जसमेल सिंह गिल को जनवरी, 1960 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्रदान किया गया। ये समुद्र में सुरंग बिछाने और उसे हटाने तथा अन्तर्जलीय सफाई आदि करने के काम में कुशलता प्राप्त अधिकारी हैं। इन्होंने गोता लगाकर सुरंग आदि की सफाई करने वाले कमान वल के प्रभारी अधिकारी और कमान डाइविंग अफसर के महत्वपूर्ण पदों पर काम किया है।

1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया का विमान बोइंग 747 “एम्पर अशोक” दुर्घटनाग्रस्त होकर बम्बई से दूर समुद्र में गिर गया था। मे० कमांडर गिल को सर्व कार्यकारी अधिकारी के रूप में 5 से 24 जनवरी, 1978 तक बान्द्रा में उस विमान का मलबा आदि निकालने के लिए नियुक्त किया गया। तेज समुद्री लहरों और हवा के तेज झोंकों के बीच विमान के विभिन्न महत्वपूर्ण हिस्से-पुर्जों को समुद्र की तह से निकाल लाना जीवन को संकट में डालना था। लेकिन मे० कमांडर गिल ने योजनाबद्ध तरीके से काम किया और सफलता प्राप्त की।

इस प्रकार मे० कमांडर जसमेल सिंह गिल ने उत्कृष्ट कोटि का नेतृत्व, दृढ़ता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

3. मे० कमांडर समीर कुमार बनर्जी (00557 बी)

भारतीय नौसेना

मे० कमांडर समीर कुमार बनर्जी ने अक्तूबर, 1964 में नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। बाद में ये नौसेना के हवाई संवर्ग में चले गए। उड़ान प्रशिक्षण को सफलतापूर्वक पूरा करने के बाद इन्होंने नौसेना के विभिन्न स्थापनाओं में प्रशंसनीय कार्य किया। 11 फरवरी, 1976 को इन्होंने भारतीय नौसेना की 321 वायु स्थापना की कमान संभाली। कमान संभालने के बाद दो वर्षों तक ये काफी सक्रियतापूर्ण उड़ान भरते रहे और खराब मौसम एवं विपरीत परिस्थितियों के बावजूद अपने नियत कार्यों को पूर्ति करते हुए 383 घंटे से अधिक की उड़ान भरी जिसमें कभी कोई दुर्घटना नहीं हुई। एनिज 208 जब एक पहाड़ी के पास टकरा कर एक दुर्गम जगह की चोटी से 200 फुट नीचे जा गिरा तो उसे हड़ निकालने और उसका मलबा प्राप्त करने का श्रेय विशेषतया इन्होंने ही है। इन्होंने घटनास्थल के पास 2000 फुट उंची पहाड़ी की चोटी पर बने कच्चे हेलीपैड में विमान लेकर जहाज का मलबा दृढ़ निकालने का काम अत्यधिक विषम परिस्थितियों में किया। स्क्वाड्रन कमांडर के रूप में इनका कार्य अनुकरणीय था और अन्य विमान खालकों को इनसे बड़ी प्रेरणा मिली।

इस कार्रवाई में मे० कमांडर समीर कुमार बनर्जी ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व तथा उच्च कोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

4. मे० कमांडर शरद् श्रीधर देवधर (00626 आई)

भारतीय नौसेना

मे० कमांडर शरद् श्रीधर देवधर ने अप्रैल, 1965 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। ये 19/20 नवम्बर, 1977 की रात्रि को प्रांथ प्रदेश में प्राची एवं तूफान की चपेट में आए अनकापाली क्षेत्र में, राहत कार्य में लगे नौसेना वस्ते की कमान कर रहे थे। राहत एवं बचाव कार्य के दौरान ये स्वयं कई बार भयंकर बाढ़ग्रस्त सरदा नदी के पार गए और उस क्षेत्र के कई जलमग्न घरों एवं वस्तियों में गए। इन्होंने स्वयं घरेले पानी में बिरे 18 व्यक्तियों की जान बचाई और बहुत से बाढ़ पीड़ित प्रमोणों को भोजन पहुंचाया। इस राहत कार्य में इन्होंने जोषिम एवं कुतोनियों की परवाह न करते हुए, बड़ी लगन और निष्ठा से लगातार कई घंटों तक काम किया।

इस कार्य में मे० कमांडर शरद् श्रीधर देवधर ने अदम्य साहस, दृढ़ता और प्रमाधरण कोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

5. ऐक्टिंग ले० कमांडर कुटोलमंडाथिल मेथ्यू थामस

(00999 डब्ल्यू०)

भारतीय नौसेना

ऐक्टिंग ले० कमांडर कुटोलमंडाथिल मेथ्यू थामस ने भारतीय नौसेना में जनवरी, 1969 में कमीशन प्राप्त किया। बाद में ये विमानन आक्ष में आ गए और हेलीकाप्टर पायलट बन गए। ये एक अनुभवी “सीकिंग पायलट” हैं और सीकिंग पर ये 1440 घंटे की उड़ान भर चुके हैं।

29 जून, 1978 को रात की लेफ्टिनेट थामस सीकिंग 505 पर सीकिंग मिशन पर उड़ान पर उड़ रहे थे। समुद्र में कहीं-कहीं पर वर्षा होने और बारों और घनघोर बादल बिरने से मौसम खराब हो गया था।

उड़ान शुरू करने के तीस मिनट बाद उनके मार्ग निर्देशक ने उन्हें सूचित किया कि मुख्य गियर बाक्स में से तेल बाहर निकल रहा है और तेजी से उड़ान कर्मचारियों वाले भाग में आ रहा है। इन्होंने तुरन्त सीकिंग को मोड़ा और जहाज की ओर वापस हो लिए। मार्ग में तेल और भी तेजी से गिरने लगा और अन्त में इन्हें तेल का दबाव गूथ्य पर पहुंचने की सूचना मिली। अभी इन्हें अपने जहाज तक पहुंचने के लिए कुछ दूरी तय करनी बाकी थी और यह जानते हुए भी कि मेन गियर बाक्स किसी भी क्षण बन्द हो सकता है, ये धैर्य, शान्ति और कुशलता से अपने मार्ग में चलते रहे।

अपनी असाधारण योग्यता और कर्तव्य के प्रति समर्पित भावना से ये जहाज की वापस ने आएं और इसे सुरक्षित अपने स्थान पर उतार दिया। जबकि यदि ये केवल अपने जीवन को बचाने की कोशिश करते तो विमान को समुद्र में गिरा सकते थे। इस प्रकार इन्होंने मूल्यवान जहाज और चार व्यक्तियों के भ्रमण जीवन की रक्षा की।

इस कार्रवाई में ने० कमांडर कुट्टोथमंडायिल मेषू थामस ने अनुकरणीय साहस, व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यनिष्ठा का परिचय दिया।

6. ने० रघवंश कुमार शर्मा (00947 ए)

भारतीय नौसेना

ने० रघवंश कुमार शर्मा नवम्बर, 1968 में सब मेफिटनेंट के रूप में भारतीय नौसेना में भरती हुए। ये एक योग्य गोताखोर है। नागार्जुन-सागर पन बिजली परियोजना परीक्षण के तीर पर तीन दिन काम करने के बाद बन्द हो गया था, क्योंकि पिट में काफी बड़ी मात्रा में लोहे की कतरनों के टुकड़े होने के कारण पन जली यूनिट का रनर रुक गया था। 18 जनवरी, 1978 को ने० शर्मा को यहां पर प्रारम्भिक सर्वेक्षण और निकासी कार्य के लिए नौसेना के एक गोताखोर दल के नेता के रूप में नियुक्त किया गया।

गोताखोरी का कार्य अत्यन्त कठिन परिस्थितियों में 30 फुट की गहराई तक किया जाना था। बांध समुद्र तल से 575 फुट की ऊंचाई पर था इसलिए हवा का दबाव कम होने से जान जोखिम में पड़ सकती थी। मेफिटनेंट शर्मा इन सब खतरों की परवाह किए बिना स्थिति का मुफ्यांकन करने के लिए पानी में नीचे जाने वाले गेट में से नीचे उतरे। इसके बाद 26 दिन तक काम होता रहा। इन्होंने कई बार स्वयं गोते लगाए और इस प्रकार अपने गोताखोर दल के सदस्यों में आत्मविश्वास की भावना जगाई। उनके निष्ठापूर्ण प्रयास के फलस्वरूप ही जोखिमपूर्ण कार्य बहुत जल्दी पूरा किया जा सका।

इस कार्रवाई में मेफिटनेंट रघवंश कुमार शर्मा ने अनुकरणीय साहस, नेतृत्व, व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यनिष्ठा का परिचय दिया।

7. मेफिटनेंट भोला राधाकृष्ण राव (01249 ए)

भारतीय नौसेना

मेफिटनेंट भोला राधाकृष्ण राव ने जुलाई, 1972 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। 1 जनवरी, 1978 को जब एयर इंडिया का बोइंग विमान 747 "महाराजा अण्णोक" हवाई दुर्घटना होने के कारण बम्बई से काफी दूर समुद्र में जा गिरा, उस समय आई० एन० एस० नाविक को मेफिटनेंट भोला राधाकृष्ण राव के नेतृत्व में हवाई जहाज के मलबे की खोज और उसे समुद्र से निकालने के लिए भेजा गया।

अतृप्त ही अल्पकालीन सूचना पर वे अपने जहाज के साथ दुर्घटना स्थल की ओर रवाना हो गए। दुर्घटनाग्रस्त जहाज की खोज और बचाव कार्य के अलावा, उन्हें समुद्र में तैरती क्षत-विक्षत, सड़ती हुई लाशों को तट पर लाने का काम भी करना था। उन्होंने इस काम को कर्तव्यनिष्ठा से पूरा करने के लिए अपने भादमियों को प्रोत्साहित किया। इसका परिणाम यह हुआ कि खराब मौसम के बावजूद 80 लाशों को 6 दिन के भीतर तट पर ले आया गया।

इस कार्य में मेफिटनेंट भोला राधाकृष्ण राव ने असाधारण निष्ठा, नेतृत्व और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

8. मेफिटनेंट विजय कुमार सिंह केंडेले (01310 ए)

भारतीय नौसेना

मेफिटनेंट विजय कुमार सिंह केंडेले ने जुलाई, 1972 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। सितम्बर, 1975 में इन्होंने नौसेना में क्लीयरेंस डाइवर बनने की योग्यता प्राप्त कर ली। 1 जनवरी, 1978 को इन्हें, बम्बई से काफी दूर समुद्र में गिरे एयर इंडिया बोइंग 747 जहाज "महाराजा अण्णोक" और उसके मलबे को ढूँढ निकालने का कार्य सौंपा गया। बहुत कठिन परिस्थितियों में तीन हफ्ते लगातार प्रतिदिन 12 घंटे समुद्र में गोता लगाकर दुर्घटनाग्रस्त जहाज के टूट-फूट कर बिखरे हिस्सों को ढूँढकर लाने में सफल हुए। मेफिटनेंट केंडेले के समर्पित प्रयासों और प्रेरणादायक नेतृत्व के परिणामस्वरूप गोताखोर "ब्लैक बक्सों" को निकालने में सफल हो सके जिनकी दुर्घटना के कारणों की जांच-पड़ताल करने के लिए आवश्यकता थी।

इस प्रकार अपने हम कार्य से मेफिटनेंट विजय कुमार सिंह ने असाधारण दृढ़ता, नेतृत्व और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

9. मेफिटनेंट प्रवीप दीक्षित (01442 ए)

भारतीय नौसेना

मेफिटनेंट प्रदीप दीक्षित ने दिसम्बर, 1972 में नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। नवम्बर, 1977 में, हैलीकाप्टर के सीनियर पायलट के रूप में इन्हें आन्ध्र प्रदेश के अनकापल्ली बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में भेजा गया। 21 नवम्बर से 23 नवम्बर तक इन्होंने प्रतिदिन सुबह 6.30 बजे से शाम के 5.35 बजे की बीच अनेक उड़ानें भरीं। सीनियर पायलट के रूप में इन्होंने हवाई जहाज को हर समय काम करने की स्थिति में बनाए रखा ताकि उसमें गीभता से राहत सामग्री और ईंधन भरा जा सके। कुशल पायलट होने के कारण खराब मौसम में ठीक तरह दिखाई न देने के समय भी वे दुर्गम क्षेत्रों में काफी समय तक उड़ते रहे। इसके परिणामस्वरूप अलग-अलग स्थित शोपड़ियों और पानी से घिरे गांवों में खाने की सामग्री निश्चित रूप में गिराई जा सकी।

इस कार्य से मेफिटनेंट प्रदीप दीक्षित ने असाधारण व्यावसायिक कुशलता, दृढ़ निश्चय और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

10. राम बिलास सिंह,

शिप राइट आर्टिफिशर-III (51528)

भारतीय नौसेना

जलपोत निर्माण शिपों राम बिलास सिंह उस नौसेना दल के सदस्य थे जिसे 21-23 नवम्बर, 1977 को आन्ध्र प्रदेश के अनकापल्ली और येलामानचली तालुकों के बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में राहत कार्य सौंपा गया था। इस कार्य के लिये राम बिलास सिंह जेमिनी वायुयान के एक कामिक के रूप में स्वेच्छा से वहाँ गए। यह काम उनकी सामान्य झुटी में नहीं आता था फिर भी इन्होंने खराब मौसम और खतरनाक परिस्थितियों में रातों में बाढ़ग्रस्त नदी पर कई उड़ानें भरीं। 23 नवम्बर, 1977 को इन्होंने अकेले ही जेमिनी एयरक्राफ्ट लेकर सोमवरम के समीप बाढ़ग्रस्त नदी की दूसरी ओर उड़ानें भरीं और बाढ़ के कारण अलग-अलग पड़े बाढ़ के पानी से घिरे गणपती, चाचीकौडा और जोगरपेट्टा नामक गांवों में 800 किलोग्राम चावल बांटा। अपनेजीवन की बाजी लगाकर इन्होंने 5 अमहाय गांव वालों की रक्षा की और उन्हें जेमिनी एयरक्राफ्ट में बिठाकर सुरक्षित स्थान पर पहुंचाया।

इस कार्य से शिपराइट आर्टिफिशर राम बिलास सिंह ने असाधारण साहस, व्यावसायिक कुशलता, दृढ़ निश्चय और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

11. गजानन देव्यानु खुस्ते, सीमेन प्रथम श्रेणी

(क्लीयरेंस डाइवर-II) (54944)

भारतीय नौसेना

सीमेन गजानन देव्यानु खुस्ते जनवरी, 1969 में भारतीय नौसेना में भरती हुए। 28 जनवरी, 1978 को पन बिजली यूनिट का रनर तीन दिन तक काम करती रहने के बाद इसलिए रुक गया था कि पिट में

काफी मात्रा में लोहे के कतरन इकट्ठे हो गए थे और नागार्जुन सागर बांध पर बिजली का उत्पादन रुक गया था। इस बांध में सर्वेक्षण और सफाई आदि के काम के लिए सीमेंट खुस्पी को नौसेना गोताखोर दल के सदस्य के रूप में लिया गया था। 180 फुट गहरे गंदे पानी में जाना, पानी के नीचे चलने में काम करना बहुत ही जोखिमपूर्ण था। बांध समुद्र तल से 575 फुट की ऊंचाई पर होने के कारण गोताखोरों के लिए वहाँ हवा का दबाव कम होने पर काम करते रहने से जान की खतरा था। इन सब खतरों के बावजूद सीमेंट खुस्पी 26 दिन तक लगातार गोते लगाते रहे और अन्त में इन्होंने अपना काम पूरा कर दिखाया। इनके बड़ी लगन से काम करते रहने से इनके दल के अन्य सदस्यों को प्रेरणा मिली।

इस कार्य में सीमेंट गजानन दैत्यानु खुस्पी ने अनुकरणीय उत्साह, वृद्धता तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

12. जगमल सिंह, सीमेंट, प्रथम श्रेणी

(क्लियरेंस डाइवर-II) (94485)

भारतीय नौसेना

सीमेंट जगमल सिंह बाय सीमेंट के रूप में अप्रैल, 1968 में भारतीय नौसेना में भरती हुए बाद में युवावस्था में ही सफाई गोताखोरी की श्रेणी III और II के विशेष पाठ्यक्रमों में विशेष योग्यता प्राप्त कर ये क्लियरेंस डाइवर बन गए। कोचीन बन्दरगाह के पास जब कोचीन पतन व्यास का ट्रेजर "लाई विलेगडन" डूब गया था तो उससे संबंधित बचाव कार्य के लिए नौसेना द्वारा भेजी गई टुकड़ी में जगमल सिंह भी थे। यह बचाव कार्य मार्च, 1978 में किया गया। इसमें डूबे हुए जहाज के हिस्सों को बड़े डंग से विस्फोट द्वारा भलग-भलग करना था और उसके बाव फ्रेम और भारी स्लिंगों की सहायता से उन्हें उपर निकालना था। सीमेंट जगमल सिंह को जहाज में लगे लोहे के बड़े-बड़े टुकड़ों को नीचे गोता लगाकर ऊपर उठाने का काम सौंपा गया जिसे उन्होंने पूरा किया और साथ ही स्लिंग की तारों की भी सफाई की। यह काम उन्होंने ऐसे समय में किया जब समुद्र में ज्वार-भाटे की ऊंची लहरें उठ रही थीं और समुद्र के अन्दर दिखाई भी नहीं दे रहा था।

इस कार्य में सीमेंट जगमल सिंह ने अनुकरणीय साहस, वृद्धता, व्यावसायिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

13. सार्वल सिंह, सीमेंट प्रथम श्रेणी

(क्लियरेंस डाइवर-III) (95432)

भारतीय नौसेना

सीमेंट सार्वल सिंह दिसम्बर, 1966 में नौसेना में भरती हुए और इन्होंने क्लियरेंस डाइविंग में योग्यता प्राप्त की।

"एम्बर ग्रशोक" नामक एयर इण्डिया बोइंग 747 1 जनवरी, 1978 को बम्बई के पास समुद्र में गिर गया था। सीमेंट सार्वल सिंह को गोताखोर दल के एक सदस्य के रूप में दुर्घटनाग्रस्त विमान को ढूँढ निकालने के लिए काम पर तैनात किया गया। इन्होंने इस खतरनाक काम को पूरा करने के लिए लगातार समुद्र में गोते लगाए। 23 और 24 जुलाई, 1978 को इन्होंने ऐसे स्थान पर खोज करने को कहा गया जहाँ दो में से एक "ब्लैक बॉक्स" कार्पाइट बाइस रिकार्ड के मलबे के नीचे छसे होने की संभावना थी। अपने दृढ़ निश्चय एवं निरन्तर प्रयास के परिणामस्वरूप ये धुंध में भी तीखे किनारों वाले क्षतिग्रस्त विमान के कुछ महत्वपूर्ण हिस्से-पुर्जों को खोज निकालने में सफल हुए।

इस कार्य में सीमेंट सार्वल सिंह ने अनुकरणीय उत्साह, वृद्धता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

14. वंशन सिंह, सीमेंट प्रथम श्रेणी

(धन्डर वाटर कंट्रोलर-III) (202393)

भारतीय नौसेना

सीमेंट वंशन सिंह, जनवरी, 1975 में भारतीय नौसेना में भरती हुए तथा बाव में धन्डर वाटर कंट्रोलर के रूप में काम करने लगे। 18 और 19 अगस्त, 1978 को यह निश्चय किया गया कि आई० एन० एस० बेतबा क्षतिग्रस्त जहाज एम० बी० मन्व मयूर की खोजेगा। इसके

लिए सीमेंट वंशन सिंह को क्षतिग्रस्त जहाज की रस्सों से बांधने का काम सौंपा गया। यह काम बहुत ही कठिन परिस्थितियों में किया जाना था, जबकि नीचे समुद्र में तेज तूफान चल रहा था और खराब मौसम के कारण जहाज बड़े जोर से मझोले खा रहा था और उसका स्काटर डैक बह गया था। यद्यपि समुद्री तूफान के कारण जोड़ने वाले रस्से तीस बार टूट गए परन्तु अपनी जान की बाजी लगाकर सीमेंट वंशन सिंह ने रस्सों को जोड़ने के लिए निरन्तर प्रयास किया। अन्त में ये भारी 12 इंच मोटी रस्सी को जोड़ने में सफल हुए जिसके परिणामस्वरूप जहाज सुरक्षित स्थान पर लाया जा सका। रस्सों की जोड़ने के हर प्रयास में इन्होंने समुद्र में बह जाने के भारी खतरे का सामना किया।

इस प्रकार सीमेंट वंशन सिंह ने असाधारण उत्साह, व्यावसायिक कौशल, दृढ़ निश्चय एवं कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

मं० 27-प्रेज/80—राष्ट्रपति निम्नलिखित कामियों को उनकी असाधारण कर्तव्यपरायणता और अव्यय साहस के लिए उन्हें, "नौसेना मेडल/नेवी मेडल का बार" प्रदान करने की स्वीकृति देते हैं:—

1. प्रभय वत्त मेहता,

मास्टर चीफ पेटी अफसर,

द्वितीय श्रेणी (क्लियरेंस डाइवर)

(48894, एन० एम०),

भारतीय नौसेना

मास्टर चीफ पेटी अफसर प्रभय वत्त मेहता 18 नवम्बर, 1957 में भारतीय नौसेना में भरती हुए थे और क्लियरेंस डाइवर के रूप में योग्यता प्राप्त की।

1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया का बोइंग 747 "एम्पर ग्रशोक" हवाई दुर्घटना होने के कारण बम्बई से काफी दूर समुद्र में जा गिरा था। इसमें बचाव कार्य के लिए जो गोताखोर दल भेजा गया, उसमें प्रभय वत्त मेहता भी थे। वरिष्ठतम नौसैनिक होने के नाते गोताखोरी कार्य पर निगरानी रखने का काम इन्हें सौंपा गया। दुर्घटना स्थल के पास समुद्र में तूफान उठ रहा था। पानी के अन्दर साफ-साफ नजर नहीं आ रहा था। ऐसी स्थिति में दुर्घटनाग्रस्त विमान के मलबों के नुकीले कोनों के धार-पार तीरकर जाना बहुत जोखिम का काम था। ऐसी कठिन परिस्थितियों में भी मास्टर चीफ पेटी अफसर मेहता गोताखोरी कार्य की देख-रेख करते रहे और खुद भी समुद्र में गोते लगाते रहे।

इस कार्रवाई में मास्टर चीफ पेटी अफसर प्रभय वत्त मेहता ने अनुकरणीय साहस, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. दीवान सिंह, चीफ पेटी अफसर

(क्लियरेंस डाइवर) (63814 एन० एम०),

भारतीय नौसेना।

चीफ पेटी अफसर दीवान सिंह फरवरी, 1954 में भारतीय नौसेना में भरती हुए। इन्होंने जनवरी, 1978 में मुख्य गोताखोर के रूप में योग्यता प्राप्त की। 1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया बोइंग 747 "एम्पर ग्रशोक" दुर्घटनाग्रस्त होकर बम्बई से काफी दूर समुद्र में जा गिरा। चीफ पेटी अफसर दीवान सिंह को 1 जनवरी, 1978 से 26 जनवरी, 1978 तक गोताखोर दल के मुख्य गोताखोर के रूप में तैनात किया गया। दुर्घटनास्थल के पास समुद्री तूफान उठ रहा था। पानी के अन्दर साफ-साफ नजर नहीं आ रहा था। ऐसी स्थिति में दुर्घटनाग्रस्त विमान के मलबों के नुकीले कोनों के धार-पार गोता लगाना बहुत जोखिम का काम था। इन मुश्किल हालातों में भी ये काम करते रहे और अन्ततः डिजिटल फ्लाइट डेटा रिकार्डर और कार्पाइट बाइस रिकार्डर को, जो दुर्घटना के कारणों का विश्लेषण करने के लिए अत्यावश्यक थे, ढूँढ निकालने में सफल हुए।

इस प्रकार चीफ पेटी अफसर दीवान सिंह ने अव्यय साहस, व्यावसायिक कौशल और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

के० सी० मावणा,
राष्ट्रपति के सचिव

PRESIDENT'S SECRETARIAT

New Delhi, the 26th January 1979

No. 26-Pres./80.—The President is pleased to approve the award of the 'NAO SENA MEDAL/NAVY MEDAL' to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage:

1. Commander KEKI PESTONJI (00398 B)
Indian Navy.

In August, 1978, Commander Keki Pestonji was in command of INS Betwa. The ship was ordered to render assistance to MV Nand Mayur which was stranded off Vengurla Rocks. Despite the fact that INS Betwa was putting out to sea for the first time after a complete refit and the crew of the ship had no period of work up, the ship proceeded immediately for the salvage operation. The sea and weather conditions were extremely adverse. On arrival at the site, Commander Pestonji noticed that the stricken merchant ship had stranded into a navigationally hazardous area. Undeterred he manoeuvred his ship towards the stranded vessel and prepared to take it tow. Despite adverse weather and hazardous sea conditions, the ship was successfully towed safely to the Goa harbour.

In this operation, Commander Keki Pestonji displayed professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

2. Lieutenant Commander JASMEEL SINGH GILL (00403 R) Indian Navy.

Lieutenant Commander Jasmeel Singh Gill was commissioned in the Indian Navy in January, 1980. He is a qualified Mine Warfare and Clearance Diving Officer. He has held important appointments of Officer-in-Charge Command Clearance Diving Team and Command Diving Officer.

The Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay on 1st January, 1978. Lieutenant Commander Gill was deputed as over-all incharge of the diving and salvage operations off Bandra Point from 5th to 24th January, 1978. The muddy and silted seabed, the strong coastal current, the tidal stream and strong winds had made the operation for locating the wreckage of the aircraft salvaging its various parts and vital items, extremely difficult and risky. Lieutenant Commander Gill planned the operation and executed it successfully.

Lieutenant Commander Jasmeel Singh Gill thus displayed leadership, determination and devotion to duty of an exceptional order.

3. Lieutenant Commander SAMIR KUMAR BANERJEE (00557 B), Indian Navy.

Lieutenant Commander Samir Kumar Banerjee was commissioned in the Navy in October, 1964. Later, he joined the naval aviation cadre and after successfully completing his flying training, he commendably served in various air squadrons in the Navy.

On 11th February, 1976, he took over the command of 321 Indian Naval Air Squadron. During the following two years of his command, he was engaged in extensive operational flying and completed over 383 hours of accident free flying on various missions under adverse and difficult weather conditions. He was largely responsible for the search and salvage of Alize 208 when it crashed near a hill feature on an unapproachable rock face, 200 feet below the summit. He undertook the salvage operations under extremely hazardous conditions from an improvised helipad on top of the 2000 feet high hill feature near the crash site, and successfully accomplished all landings and take offs under turbulent and changing weather conditions. His performance as a Squadron Commander was exemplary and inspired confidence among the young aviators under him.

Lieutenant Commander Samir Kumar Banerjee thus displayed professional skill, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

4. Lieutenant Commander SHARAD SHRIDHAR DEODHAR (00626 Y), Indian Navy.

Lieutenant Commander Sharad Shridhar Deodhar was commissioned in the Indian Navy in April, 1965. He was Officer-in-Charge of the Naval Contingent detailed for the rescue operations in Anakapalli area of Andhra Pradesh which

was ravaged by the cyclone and tidal waves on the night of 19th/20th November, 1977. During the rescue and relief operations, he personally made several trips across the dangerous flooded Sarda river and visited a number of water-logged colonies and houses. He also personally rescued eighteen marooned persons and also distributed food to a large number of grief stricken villagers. During these rescue operations, he worked long hours with single minded determination, without caring for the risk involved.

In this action, Lieutenant Commander Sharad Shridhar Deodhar displayed courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

5. Acting Lieutenant Commander KUTTOLAMADATHIL MATHEW THOMAS (00999 W), Indian Navy.

Acting Lieutenant Commander Kuttolamadathil Mathew Thomas was commissioned in the Indian Navy in January, 1969. Later he joined the aviation branch and qualified as a helicopter pilot. He is an experienced Seaking Pilot with 1140 hours of flying to his credit.

On the night of 29th June, 1978, Lieutenant Thomas was flying seaking 505 on a height dunking mission. The weather was marginal with patches of rain over the sea and large thunder storm clouds all around. After thirty minutes of flying, the officer was informed by his navigator that a major oil leak had developed from the main gear box and that oil was cascading into the crew compartment in a most frightening manner. He quickly transitted out and set course back to the ship. While transitting, the oil leak increased and the warning captions came on, as the oil pressure dropped to zero. Even though, he still had some distance to go to reach the carrier, he resolutely continued his approach in a calm and efficient manner, knowing fully well that the Main Gear Box could seize any moment. By his exceptional ability and single minded purpose, he brought back his aircraft, landed it safely on board while he could have ditched the aircraft in an attempt to save his life, and thereby saved a costly aircraft and four valuable lives.

In this action Acting Lieutenant Commander Kuttolamadathil Mathew Thomas displayed exemplary courage, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

6. Lieutenant RAGHAVANSH KUMAR SHARMA (00947 A), Indian Navy.

Lieutenant Raghavansh Kumar Sharma joined the Indian Navy as a Sub-Lieutenant in November, 1968. He is a qualified Clearance Diver. On 28th January, 1978, he was deputed as the leader of the Naval diving team to undertake preliminary reconnaissance and clearance operation at the Nagarjunasagar Hydel Complex, which had come to a halt after three days operational trials as the runner of the hydel unit got fouled by the heavy scrap iron material left behind in the pit.

The diving operations had to be conducted under extremely hazardous conditions at 180 feet depth. The location of the dam being 575 feet above sea level, the operation also involved the risk of decompression sickness. Undeterred by these risks, Lieutenant Sharma was the first to go down under the penstock gate for assessing the situation. Thereafter, during the 26-day operation, he dived several times and infused confidence in his diving team by personal example. His dedicated effort resulted in an early and successful completion of the hazardous task.

In this operation, Lieutenant Raghavansh Kumar Sharma displayed exemplary courage, leadership, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

7. Lieutenant BOLA RADHAKRISHNA RAO (01249N), Indian Navy.

Lieutenant Bola Radhakrishna Rao was commissioned in the Indian Navy in July, 1972. On 1st January, 1978, when the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay, INS Nashak, with Lieutenant Bola Radhakrishna Rao in command, was detailed for the search and salvage of the wreckage of the aircraft.

Despite the very short notice, he immediately proceeded with his ship to the crash site. In addition to this search and rescue operation, his ship had to carry out the task of bringing ashore the floating dead bodies, most of them in a highly decomposed and mutilated state. He inspired his men to

undertake this onerous task with a high sense of duty. As a result, over 80 dead bodies were brought ashore within the next six days despite adverse weather conditions.

In this operation Lieutenant Bola Radhakrishna Rao displayed exemplary determination, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

8. Lieutenant VIJAY KUMAR SINGH CHANDELE
(01310 A), Indian Navy.

Lieutenant Vijay Kumar Singh Chandele was commissioned in the Indian Navy in July, 1972, and qualified as a Clearance Diver in the Navy in September, 1975. He was deputed to locate and salvage the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' which had crashed off Bombay on 1st January, 1978. During the three weeks of diving operations undertaken to locate the wreckage and salvage various parts of the ill-fated plane, he worked for over 12 hours, each day, under extremely hazardous conditions. It was primarily due to the dedicated efforts and inspiring leadership of Lieutenant Chandele that the divers were able to recover the 'Black Boxes' which were required to analyse the cause of the accident.

In this operation, Lieutenant Vijay Kumar Chandele displayed exemplary determination, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

9. Lieutenant PRADEEP DIXIT (01442 A),
Indian Navy.

Lieutenant Pradeep Dixit was commissioned in the Navy in December, 1972. In November, 1977, he was detailed as Senior Pilot of a helicopter for relief and rescue operations in the flood stricken areas of Anakapalli in Andhra Pradesh. He flew several sorties between 0630 hours and 1735 hours, every day, from 21st to 23rd November, 1977. As Senior Pilot, he ensured the smooth turn-round of the aircraft for quick loading of relief provisions and fuel. Despite flying for long durations over difficult terrain in poor visibility and under extremely adverse weather conditions, he maintained, because of his piloting skill, high precision in food dropping in isolated hutments and water-logged villages.

In this operation, Lieutenant Pradeep Dixit displayed high professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

10. RAM BILASH SINGH, Shipwright Artificer-III
(51528), Indian Navy.

Shipwright Artificer Ram Bilash Singh was a member of the Naval Detachment which was assigned the task of cyclone relief operations in Anakapalli and Yellamanchalli Taluks in Andhra Pradesh from 21st to 23rd November, 1977. During the operations, he volunteered as a crew of a Gemini Craft. Although this was beyond the call of his normal duty, he made several trips at night, under dangerous conditions, across the Sarda river which was in spate. On 23rd November, 1977, he took independent charge of the Gemini Craft and made a number of trips across the fast flowing river near Somavaram village and distributed over 800 Kilograms of rice to totally isolated and water-logged villages of Ganaparti, Chachikenda and Jogaroapetta. He also rescued five marooned villagers, at great risk to himself and evacuated them to a safe place in his Gemini Craft.

In this action, Shipwright Artificer Ram Bilash Singh displayed exemplary courage, professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

11. GAJANAN DNYANU KHUSPE, Seaman First Class
(Clearance Diver 2nd Class), (54944),
Indian Navy.

Seaman Gajanan Dnyanu Khuspe joined the Indian Navy in January, 1969. He is a qualified Clearance Diver 2nd Class.

On 28th January, 1978, due to the runner of the hydel unit getting fouled with heavy scrap iron material left in the pit, the electricity generation work at the Nagarjunasagar Dam came to a halt only after three days of full load operational trials. Seaman Khuspe was deputed as a member of the naval diving team to undertake reconnaissance and clearance operation at the Dam. Diving at a depth of 180 feet was an extremely hazardous task due to suction and under-water fouling. There was also the risk of decompression sickness for

the divers as the dam was located at 575 feet above sea level. Undeterred by these hazards, Seaman Khuspe undertook repeated dives throughout the 26 day operation and completed the task entrusted to him. His untiring effort during this period was also a great source of inspiration for his team mate.

In this operation, Seaman Gajanan Dnyanu Khuspe displayed exemplary courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

12. JAGMAL SINGH, Seaman First Class
(Clearance Diver 2nd Class) (94485),
Indian Navy.

Seaman Jagmal Singh joined the Navy as a Seaman Boy in April, 1968. He later became a clearance diver, second class by qualifying, with credit, in the Class III and Class II specialist courses, at a very young age. He was detailed as one of the members of the Naval salvage team when the Cochín Port Trust dredger 'Lord Willingdon' had sunk off the mouth of Cochín harbour. The diving and salvage operations which consisted of systematic controlled blasting to cut up the sunken vessel and thereafter lifting the cut up sections with the help of a floating crane and heavy slings, were conducted during March, 1978. Seaman Jagmal Singh was entrusted with and completed the task of diving inside the mangled mass of steel wreckage and cleared the sling wires, under the most hazardous conditions of strong tidal currents, rough seas and poor visibility.

In this operation, Seaman Jagmal Singh displayed exemplary courage, determination, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

13. SARDUL SINGH, Seaman First Class
(Clearance Diver III) (95432),
Indian Navy.

Seaman Sardul Singh joined the Navy in December, 1968 and qualified in Clearance Diving.

After the crash of the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' off Bombay on 1st January, 1978, Sardul Singh was detailed as a member of the diving team for locating the wreckage of the ill-fated aircraft. He carried out several dives throughout this hazardous salvage operation. On 23rd and 24th July, 1978, he was directed to search the place where one of the two 'Black Boxes' the Cockpit Voice Record was expected to have been buried under the debris. His ceaseless and determined efforts in poor underwater visibility through the jagged edges of the wreckage of the aircraft, ultimately resulted in locating the vital part.

In this operation, Seaman Sardul Singh displayed exemplary courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

14. DARSHAN SINGH, Seaman First Class
(Under Water Controller 3rd Class) (202393),
Indian Navy.

Seaman Darshan Singh joined the Navy in January, 1975 and later qualified as an underwater controller. On 18th and 19th August, 1978, it was decided that INS Betwa should tow the stricken ship MV Nand Mayur and Seaman Darshan Singh was given the task of connecting the heavy towing wires. This operation involved working over the stern of the ship when under extremely hazardous conditions of rough seas and inclement weather the ship was rolling and pitching heavily and the Quarterdeck was awash. Although the towing wires parted 3 times due to the rough seas, Seaman Darshan Singh made repeated efforts, in total disregard to his own safety, to connect the towing wires. He was ultimately successful in connecting the heavy 12" towing rope which brought the stranded ship to safety. During every attempt to connect the towing wires, he faced the imminent danger of being washed overboard.

In this action, Seaman Darshan Singh displayed exemplary courage, professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

No. 27-Pros./80.—The President is pleased to approve the award of Bar to the "NAO SENA MEDAL/NAVY MEDAL" to the undermentioned for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. ABHAY DUTTA MEHTA, Master Chief Petty Officer 2nd Class (Clearance Diver), No. 48894, N.M., Indian Navy.

Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta joined the Indian Navy on 13th November, 1957, and qualified as a Clearance Diver.

The Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed off Bombay on 1st January, 1978. Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta was detailed as one of the members of the diving team for the salvage operations. Being the senior-most sailor, he was entrusted with the task of supervising the diving operations. The sea at the site of the crash was very rough and diving under conditions of poor underwater visibility through jagged edges of the wreckage of the aircraft, was an extremely hazardous task. Master Chief Petty Officer Mehta worked under these trying conditions while supervising and diving himself.

In this operation, Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta displayed exemplary courage, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

2. DEWAN SINGH, Chief Petty Officer (Clearance Diver) I (63814), N.M., Indian Navy.

Chief Petty Officer Dewan Singh joined the Indian Navy in February, 1954, and qualified as a Chief Diver in January, 1978. On 1st January, 1978, Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay. C.P.O. Dewan Singh was detailed as the Chief Diver of the diving contingent from 1st January to 26th January, 1978. The sea at the site of the crash was very rough and diving under conditions of poor visibility through jagged edges of the wreckage of the aircraft was an extremely hazardous task. He worked under those trying conditions and ultimately his personal efforts were responsible for the success in recovering the Digital Flight Data Recorder and the Cockpit Voice Recorder, which were essential for analysing the cause of the accident.

Chief Petty Officer Dewan Singh thus displayed great courage, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

K. C. MADAPPA, Secretary
to the President.